Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 27 maja 1938 r. Nr 39.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze oraz okólniki b. Ministerstwa Robót Publicznych.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Dróg Kołowych.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

359.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 lutego 1937 r. w sprawie oględzin autobusów „Komunikacji samochodowej P.K.P.".

W celu ułatwienia załatwiania spraw związanych z badaniem technicznym autobusów Biura Komunikacji Sam. P.K.P. Ministerstwo Komunikacji zarządza, aby autobusy P.K.P. poddawane były dorocznym oględzinom technicznym przez te Urzędy Wojewódzkie, na których obszarze znajdują się siedziby oddziałów Komunikacji Samochodowej P.K.P.

Ponadto Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że autobusy te podlegają normalnej kon-

troli technicznej tych Urzędów Wojewódzkich na których obszarze kursują, a to zgodnie z §§ 29 i 30 rozp. z dn. 15.I. 1933 r. (Dz. U. R. P. nr 9, poz. 55).

Protokóły oględzin należy każdorazowo przesyłać do Kom. Rządu na m. st. Warszawę, gdzie nadal Samochody Biura Kom. Sam. P.K.P. będą zarejestrowane. Ze swej strony Biuro K. S. P. K. P. w przypadku przydzielenia autobusu do innego oddziału komunikacji samochodowej będzie o tym zawiadamiało właściwy Urząd Wojewódzki.

Jednocześnie uchyla się okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12.7. 1934 r. nr DR-165-5/7.

Nr DR-165-3/1.

360.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 29 stycznia 1935 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych.

W związku ze zwiększeniem się w ostatnich czasach nieszczęśliwych wypadków na przejazdach kolejowych po porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, proszę Pana Wojewodę (Pana Komisarza Rządu) o wydanie rozporządzenia o ruchu pojazdów na przejazdach kolejowych w poziomie szyn, na podstawie § 3 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. nr 61, poz. 611), tudzież § 53 rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr 9, poz. 55), a na obszarze województwa śląskiego na podstawie art. 3 i 5 śląskiej ustawy z dnia 12 grudnia 1933 r. (Dz. U. Śląsk. nr 28, poz. 54). Rozporządzenie to powinno zawierać następujące przepisy:

„§ 1. Prowadzący pojazd powinien — przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego w poziomie szyn — zmniejszyć szybkość tak, aby mógł zatrzymać pojazd w każdej chwili przed przejazdem. Pojazdy konne powinny — przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego w poziomie szyn — jechać stępa.

§ 2. Przed przejazdami w poziomie szyn, które nie są zamykane rogatkami, prowadzący pojazd powinien zanim wjedzie na tory kolejowe, upewnić się, czy nie widać zbliżającego się pociągu albo czy zbliżania się pociągu nie zapowiadają sygnały świetlne lub dźwiękowe albo znaki dawane przez służbę kolejową.

§ 3. Przed przejazdami w poziomie szyn, które nie są zamykane rogatkami, prowadzący pojazd powinien go zatrzymać w odpowiedniej odległości od toru kolejowego, gdy pociąg się zbliża lub gdy sygnały zapowiadają nadejście pociągu albo gdy służba kolejowa nakazuje zatrzymanie się.

Przed przejazdami, które posiadają rogatki, prowadzący pojazd, powinien go zatrzymać, gdy rogatka jest zamknięta lub gdy się ją zamyka, albo gdy dzwonki ostrzegawcze oznajmiają, że zamknięcie rogatki ma właśnie nastąpić lub gdy służba kolejowa nakazuje zatrzymanie się przed rogatką.

§ 4. Prowadzący pojazd powinien zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do przejazdów kolejowych w poziomie szyn, jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów źle widać tory kolejowe przed przejazdami niezamykanymi, względnie rogatką przed przejazdami zamykanymi.

§ 5. Prowadzącemu pojazd nie wolno na przejeździe kolejowym w poziomie szyn zatrzymywać pojazdu ani wyprzedzać innych pojazdów.

§ 6. Prowadzący pojazd powinien na przejeździe kolejowym w poziomie szyn trzymać się jak można najbliżej prawej strony drogi".

Poza tymi przepisami w rozporządzeniu powinny być zamieszczone przepisy, określające termin wejścia w życie rozporządzenia i sankcję karną z art. 21 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych, w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 151), a na obszarze województwa śląskiego z art. 21 śląskiej ustawy z dnia 12 grudnia 1933 r. (Dz. U. Śl. nr 28, poz. 54).

Proszę Pana Wojewodę (Pana Komisarza Rządu), aby rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych i konnych na przejazdach, jakie Pan Wojewoda (Pan Komisarz Rządu) wyda, były — niezależnie od ogłoszenia w Wojewódzkim Dzienniku Urzędowym i niezależnie od ogłoszenia w każdej gminie w sposób, przyjęty dla publicznych ogłoszeń — podane do wiadomości Związkowi Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych R. P. (Warszawa, Marszałkowska 74), miejscowym stowarzyszeniom przedsiębiorstw samochodowych, Automobilklubom i związkom motocyklowym.

Ponadto proszę Pana Wojewodę (Pana Komisarza Rządu) o wydanie zarządzenia, aby — w celu zmniejszenia możliwości zderzenia się pociągów z autobusami — przy zatwierdzaniu przez Urząd Wojewódzki w porozumieniu z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych rozkładów jazdy dla przedsiębiorstw autobusowych, o ile chodzi o linie autobusowe, przecinające linie kolejowe na przejazdach w poziomie szyn, niezamykanych rogatkami, był brany pod uwagę czas przejścia pociągów osobowych i towarowych przez taki przejazd i w związku z tym, aby przejście autobusu przez przejazd było rozdzielone odpowiednim odstępem czasu od przejścia pociągu. O ile to będzie możliwe ze względ

du, na gęstość ruchu na linii kolejowej i autobusowej, należy dążyć do tego, aby odstęp czasu, o którym mowa, wynosił około 30 min. W tym celu proszę również poddać rewizji zatwierdzone rozkłady jazdy uruchomionych już linii autobusowych, przecinających linie kolejowe na przejazdach w poziomie szyn, niezamykanych rogatkami.

Wydanie zarządzeń w myśl niniejszego okólnika proszę traktować jako b. pilne.

Nr DR-65/1

361.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 stycznia 1936 r. w sprawie wyraźnego określania w sprawozdaniach dotyczących dróg — kategorii tych dróg.

W sprawozdaniach Urzędów Wojewódzkich dotyczących zatwierdzenia kierunków lub szerokości dróg, udzielenia pożyczki i innych, często brak jest określenia kategori drogi.

Z uwagi na to, że załatwienie każdej takiej sprawy zależy m. in. od okoliczności do jakiej kategorii należy dana droga, powstaje potrzeba dodatkowego ustalenia kategorii drogi, co powoduje zbędną korespondencję.

Wobec powyższego Ministerstwo Komunikacji prosi PP. Wojewodów o wydanie zarządzenia by podległe Urzędy we wszelkich swoich sprawozdaniach dotyczących dróg, bezwzględnie określały wyraźnie kategorię drogi.

Nr DB-4d/1.

362.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 11 kwietnia 1931 r. w sprawie spółek drogowych.

Na skutek zapytania jednego z Urzędów Wojewódzkich (DRP), czy Powiatowe Związki Komunalne mogą być członkami spółek drogowych zorganizowanych na zasadzie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dn. 8.X. 1921 r. wydanego po porozumieniu się z Ministrem Spraw Wewnętrznych w przedmiocie statutu wzorowego dla spółek drogowych (Dz. U. R. P. nr 5/22 r. poz. 33) pomimo, że Wydziały Powiatowe, w myśl postanowień powołanego rozporządzenia M. R. P., są władzą nadzorczą spółek drogowych, Ministerstwo Robót Publicznych wyjaśnia, że ani ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg (Dz. U. R. P. nr 6/21, poz. 32), ani rozporządzenie z dn. 8 października 1921 r. o statucie wzorowym dla spółek drogowych (Dz. U. R. P. nr 5/22, poz. 33) nie zawierają postanowień, któreby stały na przeszkodzie udziałowi powiatowych związków komunalnych, a ewentualnie i Skarbu Państwa (a nie poszczególnych organów państwowych nie będących osobami prawnymi) w spółkach drogowych. Nie stoi też temu na przeszkodzie okoliczność, że wydziały powiatowe sprawują nadzór nad spółkami drogowymi, a Ministerstwo Robót Publicznych sprawuje zwierzchni nadzór nad budową dróg.

Nr XII-193/30.

363.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 12 stycznia 1932 r. w sprawie zajęcia gruntów państwowych pod drogę gminną.

W związku z budową nowych względnie rozszerzeniem istniejących dróg samorządowych zdarzały się wypadki, iż władze samorządowe zajmują grunty państwowe bez zgody urzędów, zarządzających tymi gruntami i bez żadnej podstawy prawnej do takiego zajęcia.

Ministerstwo Robót Publicznych okólnikami z dnia 17 kwietnia 1928 r. L. II. 1971/28 i z dnia 31 maja 1928 r. L. II. 2199/28 wyjaśniło już, że zajmowanie gruntów prywatnych, potrzebnych pod drogi publiczne, bez zgody właścicieli tych gruntów i bez należytej podstawy prawnej jest niedopuszczalne. Rozumie się samo przez się, że również niedopuszczalne jest zajmowanie pod drogi samorządowe państwowych gruntów bez zgody właściwych zarządów państwowych.

Gdyby nawet, zdaniem odnośnych organów samorządowych, istniał tytuł do zajęcia gruntu państwowego pod drogę samorządową, grunt ten nie może być zajęty, o ile urząd państwowy, zarządzający gruntem, nie uznaje wspomnianego tytułu; w takich wypadkach organa samorządowe powinny zaskarżyć decyzję urzędu, zarządzającego gruntem do władz wyższych, ale pod żadnym warunkiem nie mogą samowolnie zajmować gruntu, znajdującego się w posiadaniu urzędu państwowego.

Komunikując o powyższym, Ministerstwo Robót Publicznych poleca wydać stosowne zarządzenia w celu zapobieżenia wspomnianym niedopuszczalnym wydarzeniom.

Nr XV. 3421/31.

364.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 14 marca 1930 r. w sprawie pasa przydrożnego.

Jeden z Urzędów Wojewódzkich — Dyr. Rob. Publ. — zwrócił się do Ministerstwa Robót Publicznych z prośbą o wyjaśnienie:

a) kto wydaje orzeczenie o potrzebie ustanowienia pasa przydrożnego przy drogach państwowych,

b) czy przy istniejących drogach państwowych, gdzie nie pozostało śladów istnienia pasa przydrożnego, pas ten winien mieć szerokość 75 cm, czy też 3 stopy— 91 cm.

Ministerstwo Robót Publicznych wyjaśnia, co następuje.

Do a). Art. 11 ustawy z dnia 7 października 1921 r. nie wskazuje wyraźnie, kto ma orzekać o potrzebie ustanawiania wolnych od uprawy 75 cm pasów przydrożnych wzdłuż dróg państwowych.

Według powołanego art. 11 o potrzebie pozostawienia wolnych od uprawy 75 cm pasów przydrożnych, wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych, orzekać ma samorząd wojewódzki, który na podstawie art. 11 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. nr 6, poz. 32) powołany jest do budowy i utrzymania dróg wojewódzkich i powiatowych.

W związku z powyższym należy przyjąć, że o potrzebie ustanawiania wolnych od uprawy 75 cm pasów przydrożnych wzdłuż dróg państwowych powinny orzekać organa Ministerstwa Robót Publicznych, które w myśl art. 10 wyżej wymienionej ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. mają budować i utrzymywać drogi państwowe.

Do b) Norma 3 stóp dla szerokości pasa przydrożnego według postanowienia Namiestnika z dn. 12.II. 1822 r. nie może mieć obecnie zastosowania w żadnym wypadku, o ile ten pas nie jest wywłaszczony.

Nr XII-1171/29.

365.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 11 września 1930 r. w sprawie organizacji powiatowych zarządów drogowych.

Na zasadzie porozumienia się z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i powołując się na § 1 instrukcji z 11.VIII. 1928 i 9.XI. 1929 r. (Monitor Polski nr 202/28 i 298/29), wydanych w sprawie administracji drogowej, proszę Pana Wojewodę o spowodowanie wydania zarządzeń Wydziałom powiatowym, względnie organom powiatowym, spełniającym funkcje Wydziałów powiatowych — w tych powiatach, w których reorganizację administracji drogowej ukończono — aby zleciły Kierownikom powiatowych zarządów drogowych umieścić tablice z napisem: „Powiatowy Zarząd Drogowy" na budynkach, w których te zarządy mają siedzibę, względnie przy wejściu do lokalów.

Nadmieniam przytym, że powyższe rozporządzenie będzie obowiązywać w przyszłości odnośnie do tych powiatów, w których reorganizacja administracji drogowej, w myśl postanowień poprzednio powołanych instrukcyj, nastąpi.

Nr XI-3704.

366.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 10 listopada 1931 r. w sprawie właściwego stosowania postanowień ustawy elektrycznej w administracji drogowej.

Celem właściwego stosowania przepisów ustawy elektrycznej z dnia 21.III. 1922 r. (Dz. U. R. P. nr 34, poz. 277) *) Ministerstwo Robót Publicznych przypomina, że na zasadzie postanowień art. 1 i 8 tejże ustawy zakładom elektrycznym, służącym do wytwarzania, przetwarzania, przesyłania lub rozdzielania energii elektrycznej w celu zawodowego zbytu lub też w celu zasilania publicznych środków komunikacji, korzystających z prądu silnego — jeśli zakłady te uzyskają uprawnienia Ministerstwa Robót Publicznych w myśl art. 5 tej samej ustawy — przysługuje prawo bezpłatnego korzystania z dróg publicznych zgodnie z planami zatwierdzonymi przez Ministerstwo Robót Publicznych.

Bezpłatne używanie dróg publicznych nie zwalnia wymienionych zakładów od wynikającego z ustępu trzeciego art. 9 ustawy z dn. 7.X. 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr 89, poz. 656) obowiązku wykonywania własnym kosztem robót potrzebnych dla zabezpieczenia trwałości drogi i bezpieczeństwa ruchu, oraz obowiązku utrzymywania wykonanych w tym celu urządzeń.

Wszelkim innym zakładom elektrycznym, nie wymienionym powyżej, którym prawo korzystania z dróg publicznych może być udzielone na określony przeciąg czasu, za zgodą Wojewody, przez organy zarządzające drogami publicznymi, przysługuje prawo do bezpłatnego korzystania z dróg publicznych z wyjątkiem wskazanych w art. 9 tejże samej ustawy z dn. 7.X. 1927 r., według którego za przeprowadzenie na drodze publicznej przewodów elektrycznych tylko wtedy mogą być ustanowione opłaty, jeśli skutkiem tych urządzeń wzrosną koszta utrzymania drogi.

Nr XI-4137.

---

*) Jednolity tekst w Dz. U. R. P. nr 17 z 1935 r. poz. 98.

367.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 12 maja 1932 r. w sprawie klasyfikacji dróg polowych.

Do orzekania o prawach, dotyczących dróg polowych i dojazdowych, które nie zostały zaliczone do sieci dróg publicznych w trybie, przewidzianym w ustawie drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1921 r. nr 6, poz. 32) powołane są władze sądowe, a nie administracyjne. Wszelkie więc spory, dotyczące użytkowania wspomnianych dróg należą do właściwości sądów.

W razie, gdy omawiane drogi z powodu powszechnego korzystania z nich, mają charakter dróg publicznych, przeszkadzanie korzystania z nich zgodnie z orzeczeniem kompleksu Izby drugiej Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 1925 r. (patrz Zbiór orzeczeń Sądu Najwyższego Izby Karnej z 1925 r., poz. 143) — stanowi naruszenie art. 407 k. k., podlegające orzecznictwu sądów karnych. Jeśli zaś pewne drogi istniejące, mające charakter dróg publicznych, w trybie przewidzianym w ustawie drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1921 r. nr 6, poz. 32) zostaną zaliczone do kategorii dróg gminnych wówczas nadzór nad tymi drogami należy do władz administracyjych, a przeszkadzanie i utrudnianie ruchu na tych drogach stanowią wykroczenia z art. 4 ustawy z dnia 7 października 1921 r. (Dz. U. R. P. nr 89, poz. 656) podlegające orzecznictwu władz administracyjnych.

Poza tym należy mieć na uwadze, że jeśli właściciel gruntów przez które przechodzi droga zaliczona do dróg gminnych, nie wyrazi zgody na jej używanie, jako drogi publicznej, wówczas, jak to wyjaśniono już w okólnikach Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 17 kwietnia 1928 r. L. II-1971 i z dnia 31 maja 1928 r. L. II-2193 28, samo zaliczenie drogi do kategorii dróg publicznych, nie upoważnia do używania danej drogi przed wypłaceniem właścicielowi gruntu stosownego odszkodowania, które w razie niedojścia do skutku porozumienia, może być ustalone na podstawie art. 5 powołanej wyżej ustawy drogowej.

Nr O. A. 37/XIV.

368.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 20 stycznia 1927 r. w sprawie oczyszczania rowów i poboczy drogowych.

Bardzo często zauważyć się daje, że wzdłuż dróg na pasach poza rowami pozostają na stałe wały ziemi, powstałe bądź z pogłębiania rowów, bądź też z błota, usuwanego z dróg.

Takie wały ziemi złożone tuż przy rowie, gdy nie są zarośnięte trawą, są podczas deszczu znoszone do rowów i zamulają je z powrotem; gdy zarosną trawą, stanowią przyczynę zasypywania jezdni dróg śniegiem podczas zamieci śnieżnych.

Należy zwrócić uwagę zarządów drogowych, aby ziemia z zamulonych rowow, oraz błoto, usunięte z jezdni dróg, były możliwie zaraz rozrzucane po przyległych gruntach; jeżeli wykonanie tego zaraz nie jest możliwe np. z powodu zasiania przyległych pól, należy wykonać to natychmiast, gdy nastąpi odpowiednia pora — po zebraniu ziemiopłodów.

Nie powinno się dopuszczać do dłuższego pozostawiania wałów ziemi poza rowami, aby uniknąć zwiększenia kosztów skutkiem utrwalania się wałów z powodu zarastania trawą. Istniejące wały ziemi należy stopniowo usuwać.

Nr XI-3663/26.

369.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 29 grudnia 1928 r. w sprawie zakazu zaprzęgania konia z lewej strony dyszla.

W myśl brzmienia drugiego ustępu § 20 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 26.VI. 1924 r. regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr 61, poz. 611), zaprząg winien być taki, aby woźnica w każdej chwili mógł panować nad pojazdem.

Powyższym wymaganiom nie czyni zadość zakorzeniony w województwach małopolskich zwyczaj zaprzęgania pojedyńczego konia z lewej strony dyszla, który nie może być utrzymany w dzisiejszych warunkach ruchu drogowego i przy obowiązku jeżdżenia prawą stroną drogi, gdyż koń przy lada przestrachu rzuca się niczym nie skrępowany ku środkowi drogi, wpadając pod wymijające i wyprzedzające pojazdy. Przytym twierdzenie, przytaczane przez niektórych obrońców zaprzęgania konia po lewej stronie dyszla, że konie są przyzwyczajone do zaprzęgania tylko z lewej strony, nie wytrzymuje krytyki, gdyż ten sposob nie pochodzi z żadnej właściwości natury końskiej, a jest skutkiem długoletniego przyzwyczajenia ludności do jeżdżenia lewą stroną drogi.

Jest rzeczą konieczną dążyć konsekwentnie, lecz stopniowo, do przyzwyczajania ludności, aby konie były zaprzęgane po prawej stronie dyszla, gdyż to zwiększy bezpieczeństwo ruchu na drogach, woźnica będzie bowiem mógł łatwiej panować nad zaprzęgiem, zgodnie z wyżej wymienionym rozporządzeniem.

Jednakże zakaz zaprzęgania konia z lewej strony dyszla nie może być wprowadzany z dnia na dzień, gdyż wywołałby słuszne narzekania i skargi ludności, którą trzeba przede wszystkim obznajmić i przyzwyczaić do nowych wymagań.

W związku z powyższym Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych zaleca Panu Wojewodzie wydanie, zgodnie z §§ 3, 20 i 59 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 26.VI.24 r. (Dz. Ust. R. P. Nr 61, poz. 611), — rozporządzenia zabraniającego zaprzęgania pojedyńczego konia z lewej strony dyszla oraz zawierającego zakaz używania pojedyńczych lejc i uzd bez wędzideł, z tym że zakazy te wejdą w życie w 6 miesięcy po ogłoszeniu rozporządzenia w Dzienniku Urzędowym Województwa, a czas ten będzie użyty na obznajmienie ludności z nowymi wymaganiami.

Zwraca się specjalną uwagę Pana Wojewody na konieczność należytego uświadomienia i przygotowania ludności przez odpowiednie obwieszczenie i wyjaśnienia w prasie, oraz przez poinformowanie zarządów gminnych i polecenie im odpowiedniego pouczenia ludności.

Odpis odnośnego rozporządzenia zechce Pan Wojewoda przesłać Ministerstwu.

Analogiczne zarządzenia otrzymują wszyscy Panowie Wojewodowie Małopolski.

Nr XI-3554.

370.

Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 17 lipca 1930 r. w sprawie dzwonków przy pompach benzynowych.

Napływają do Ministerstwa zażalenia, że umieszczane przy drogach publicznych pompy benzynowe nie spełniają należycie zadania, gdyż nie posiadają urządzeń (dzwonków), umożliwiających wezwanie obsługi, co zwłaszcza w porze nocnej utrudnia zaopatrywanie pojazdów mechanicznych w benzynę.

Ze względu na celowość funkcjonowania takich stacyj proszę Panów Wojewodów, ażeby przy udzielaniu zezwoleń na ustawianie nowych pomp bezwzględnie żądano zaopatrzenia ich w dzwonki, umożliwiające o każdej porze wzywanie obsługi oraz w napis wskazujący dokładnie mieszkanie sprzedawcy, a co do istniejących już pomp proszę o wywarcie nacisku ażeby urządzenia takie dodatkowo wprowadzono.

Nr XI-3115/30 r

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 98699. 27.V.38. 8400.